Рекомендуемая цена: 549 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 98

«ЛАДА КАЛИНА»: К МИРОВЫМ СТАНДАРТАМ

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248 00098

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 98, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 6 100 экз.
Цена: 549 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 26.06.2020.
Дата выхода в свет: 17.09.2020.

Фотографии и иллюстрации:
6 © Art Konovalov/Фотобанк Лори; 7 (вверху) © Иван Полушкин/Фотобанк Лори, (внизу) © Losevsky Pavel/Фотобанк Лори; 8 (вверху слева) © Иван Полушкин/Фотобанк Лори, (вверху справа) © частная коллекция, (внизу) © Art Konovalov/Фотобанк Лори; 9 © TASS; 10 (вверху) © akg-images, (внизу) © Cjp24/Wikimedia Commons; 11 (вверху слева) © TASS, (вверху справа) © частная коллекция, (внизу слева) © akg-images, (внизу справа) © частная коллекция.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Установка левого козырька и сборка внутреннего зеркала заднего вида

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

«Лада Калина»: к мировым стандартам

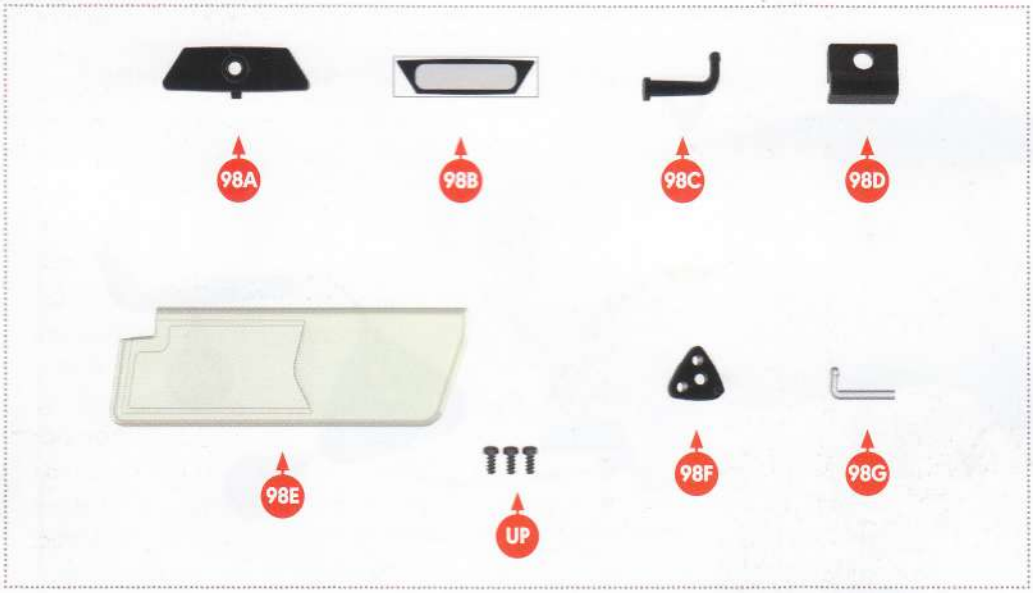
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Восьмицилиндровый «Форд V8»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Установка левого козырька и сборка внутреннего зеркала заднего вида

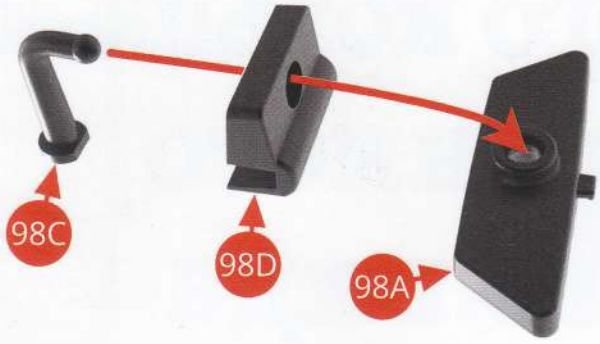
Используя детали, полученные этим номером, установите левый солнцезащитный козырек на вашу модель ВАЗ-2101 и соберите ее внутреннее зеркало заднего вида.



- 98A Корпус зеркала
- 98B Стекло зеркала
- 98C Кронштейн
- 98D Основание кронштейна
- 98E Левый солнцезащитный козырек
- 98F Основание поворотного кронштейна
- 98G Поворотный кронштейн
- UP Винт М1,5 × 3,0 мм (3 шт.)

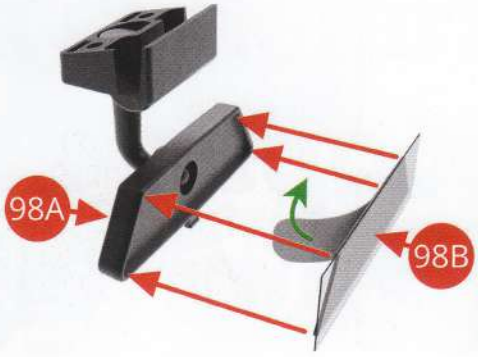
Схема сборки

1



Проденьте кронштейн 98C сквозь основание кронштейна 98D, протолкнув его через перегиб до упора, и вставьте круглый шарнир в гнездо на корпусе зеркала 98A.

2



Снимите подложку с обратной стороны стекла зеркала 98B (зеленая стрелка) и наклейте его на корпус зеркала 98A.

3

Удалите защитную пленку (зеленая стрелка) с лицевой стороны стекла зеркала 98B. Внутреннее зеркало заднего вида собрано.

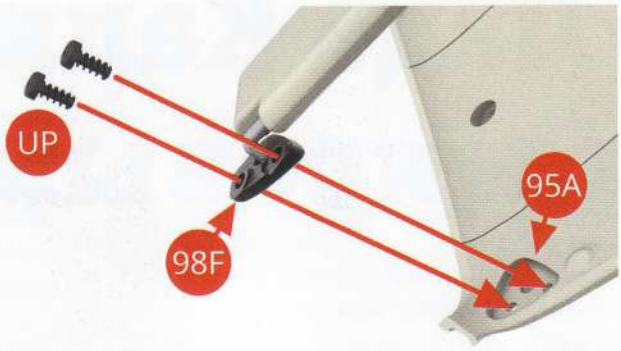
4

Через основание поворотного кронштейна 98F проденьте до шарнира поворотный кронштейн 98G и вставьте его в отверстие левого солнцезащитного козырька 98E.

5

Левый солнцезащитный козырек 98E готов к установке.

6



Установите основание поворотного кронштейна 98F в гнездо в левом углу обивки крыши 95A и закрепите двумя винтами UP.

Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

«Лада Калина»: к мировым стандартам

К середине 1990-х годов оба проекта, над которыми работали конструкторы и дизайнеры ВАЗа, – А-93 для Елабуги и ВАЗ-1116 для альянса AVVA – были фактически похоронены. Однако заводу был необходим новый автомобиль – иначе не выжить в новых условиях.

Руководству предприятия было понятно, что самостоятельно ни тот, ни другой проект ВАЗ не вытянет, - не хватит средств. Тогда-то и решили делать новую машину на базе ВАЗ-2108.

Рождение облика

В сложившейся ситуации выбор «восьмерки» в качестве базового шасси был наиболее верным решением. Но и трудностей на этом пути оказалось немало. Об этом вспоминает тогдашний главный конструктор АвтоВАЗа Г. Мирзоев: «Ближе к середине девяностых выяснилось, что для того, чтобы осуществить проект 1116 в полном объеме, денег (включая альянсные) не хватает.

Тогда и было принято решение делать машину на агрегатах "восьмерки". Но в этом случае она неизбежно станет шире - другая колея.

И такой образец был собран. Взяли кузов AVVA (1116) и разрезали по длине. Вставили 80 мм и сварили снова. Получилось вроде бы ничего. И дальше пошел проект.

В результате появился абсолютно новый автомобиль. Там не осталось ни одного агрегата, который можно без изменений поставить на "десятку" или "восьмерку". Но платформа в целом осталась той же, что и у всех переднеприводных вазовских автомобилей».

Такое решение, безусловно, позволило сэкономить время и средства.

Легковой автомобиль «Лада Калина». 2012 год.

Шасси не претерпело особо серьезных изменений. Коробка передач была взята от «Самары», двигатель – тоже из этого семейства. Затраты на модернизацию силового агрегата вообще не предусматривались. Шасси изменилось незначительно: увеличилась задняя колея, но с помощью фланцев, что позволило сохранить прежние линии сварки и обработки. Совсем немного изменилась и передняя подвеска. По мнению конструктора Ю. Кутеева, принимавшего участие в создании нового автомобиля: «В основном проект "Калины" – это проект кузова. Выполнение требований по боковому удару, фронтальному, подушки безопасности, внешний вид. Создание кузова по матмодели, уменьшение зазоров.

"Калина" выше десятки и "Самары-2". Это пригородно-городской автомобиль, чтобы было удобно и в городе, и в пригороде. Широко открывающиеся двери, садиться удобнее (плюс высота). Человек чувствует себя увереннее, водителю лучше видно. Аналоги тоже из сегмента B: VW Polo, Fiat Paleo, Citroen C2, Renault Clio.

С зарубежными фирмами работали только по установке подушек безопасности («Автолив» и «Норма» – шведско-эстонская совместная бригада). А вот оснастку, пресс-формы заказывали за границей (даже в Испании). Но весь интерьер делали сами».

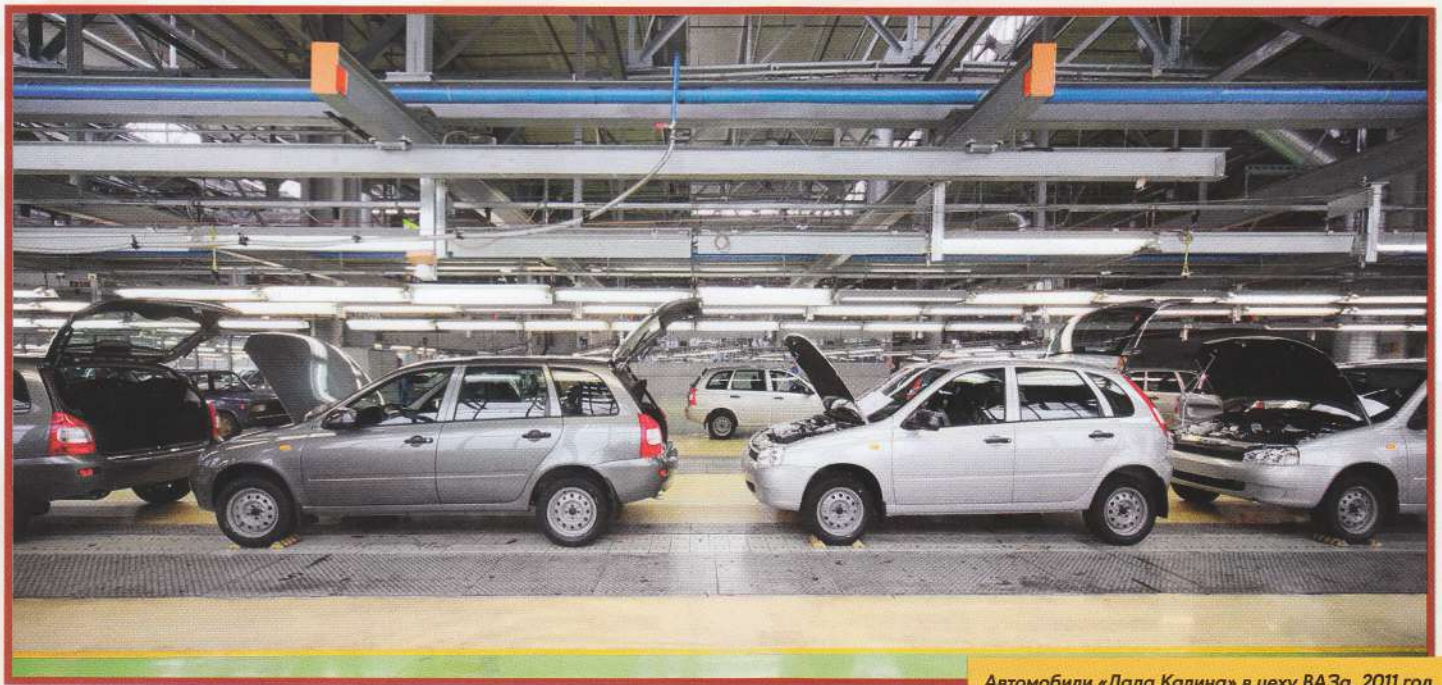
Внутри больше, чем снаружи

Если шасси в значительной степени было заимствовано у предыдущих моделей, то дизайн был абсолютно новым. Первоначально автомобиль «Калина» был выполнен в стиле биодизайна. Был изготовлен фиолетовый демонстрационный макет на основе эпоксидной смолы с интерьером до уровня стекол. Но биодизайн быстро устарел, и внешний вид машины

Нормы безопасности

В конструкции «Калины» реализованы все самые последние современные нормы пассивной безопасности, экологические нормы и т. д. Реализованы требования по фронтальному и боковому ударам, Евро-3, Евро-4 (для экспорта), подушки безопасности, масса новых различных комплектаций и опций.

Автомобиль «Лада Калина» на подвеске сборочного конвейера. 2011 год.



Автомобили «Лада Калина» в цеху ВАЗа. 2011 год.

Интерьер автомобиля «Лада Калина» в комплектации «стандарт». 2011 год.

изменился; тем не менее мягкий, округлый дизайн остался. Заметно изменились фары и боковина.

Больше всего внимания было уделено интерьеру. Старые компоненты от «Самары» и «десятки» решили не заимствовать, а полностью использовать новые решения и новые материалы. Панель приборов целиком выполнили из полипропилена, обивку дверей – из искусственной кожи.

Работа над интерьером, которую возглавлял ведущий дизайнер И. Потапов, заняла много времени. Дизайнерам хотелось создать городской автомобиль – снаружи маленький, внутри просторный. Было сделано несколько вариантов интерьера. Эргономисты очень долго формировали внутреннее пространство. В итоге своей цели тольяттинцы добились – салон «Калины» получился весьма и весьма неплохим.

По мнению самого И. Потапова, «дизайнерские решения интерьера "Калины" отражают в себе все требования, предъявляемые к современному интерьеру. Плавность линий и округлость форм элементов интерьера присущи тенденциям развития автодизайна.

Создавая интерьер, мы старались выполнить поставленные перед нами задачи: автомобиль должен быть дешевле, чем имеющийся модельный ряд на ВАЗе, и значительно комфортнее. Решения, материалы, комплектующие – все закладывалось еще на стадии проекта, исходя из этих факторов. Именно поэтому центральная часть интерьера – панель приборов – была выполнена единой пластмассовой деталью, без металлического каркаса, интегральной пены и пленки ПВХ.

Автомобиль «Лада Калина» на автовокзале. Современная фотография.

Панель приборов "Калины" спроектирована таким образом, что она полностью собирается в единый сборочный узел (кокпит) и в таком виде устанавливается на автомобиль. Также усовершенствованы сиденья. Увеличен рельеф спинок и подушек для лучшей фиксации человека во время движения. В раскрой введены лекальные кривые и разработаны новые обивочные материалы.

Изменения коснулись и обивок дверей. В частности, на водительской двери поручень получил оригинальную форму для размещения на нем блока электроуправления стеклоподъемниками, наружными зеркалами и блокировкой замков.

В целом, как по уровню удобства, так и по оснащению, интерьер "Калины" значительно превосходит предыдущие вазовские модели».

Автомобиль «Лада Калина-1117». 2012 год.

Восьмицилиндровый «Форд V8»

Производственная политика Генри Форда приносила огромные прибыли на протяжении 18 лет выпуска «Форд Т» (Ford Model T), но в середине 1920-х годов, когда условия на рынке изменились, едва не обернулась для компании катастрофой. В 1927 году марка «Шевроле» обогнала «Форд» по продажам.

Популярность «шевроле» (Chevrolet) объяснялась тем, что эти относительно дешевые машины оснащались мощными 6-цилиндровыми двигателями, в отличие от 4-цилиндровых агрегатов у «фордов». Вызов был брошен, и не принять его Форд не мог.

Новый двигатель

На рубеже 1930-х годов 8-цилиндровые двигатели устанавливались только на дорогие модели «Кадиллак» (Cadillac) и «Роллс-Ройс» (Rolls-Royce), а моторы бюджетных автомобилей имели преимущественно четыре цилиндра.

В 1929 году фирма «Форд» начала работу над новым 8-цилиндровым V-образным мотором, который создавали с учетом того, чтобы он был доступен широким массам покупателей. Группу разработчиков возглавил Чарльз Соренсен.

V-образная схема не была новой, но использовалась только для дорогих моторов. Картер двигателя – отдельный элемент, а блоков цилиндров – два. Их стыковочные поверхности нуждались в точной обработке. Все известные тогда силовые агрегаты V8 (да и V12) имели вильчатые шатуны – в паз одного входила более узкая головка другого. Одним словом, в номенклатуре деталей всегда фигурировали два разных наименования.

Американский актер Кларк Гейбл у автомобиля «Форд V8». 1930–1940-е годы.

Генри Форда такая конструкция не устраивала. Он предложил оба блока отливать заодно с картером, а одинаковые по размерам шатуны посадить рядом на общую коренную шейку коленчатого вала. Для этого потребовалось сместить один блок цилиндров относительно другого почти на два десятка миллиметров. Такой мотор не нуждался во фрезеровке четырех больших поверхностей, комплектовался взаимозаменяемыми шатунами, поэтому был дешев в производстве. В мире автомобильных технологий такое решение восприняли как сенсационное. Но Форд держал подробности в секрете, и чертежи двигателя долгое время не публиковались в технической литературе. Конкуренты покупали автомобили «Форд», разбирали двигатели и только пожимали плечами. Как удавалось выпускать восьмицилиндровый мотор столь малой себестоимости – оставалось загадкой.

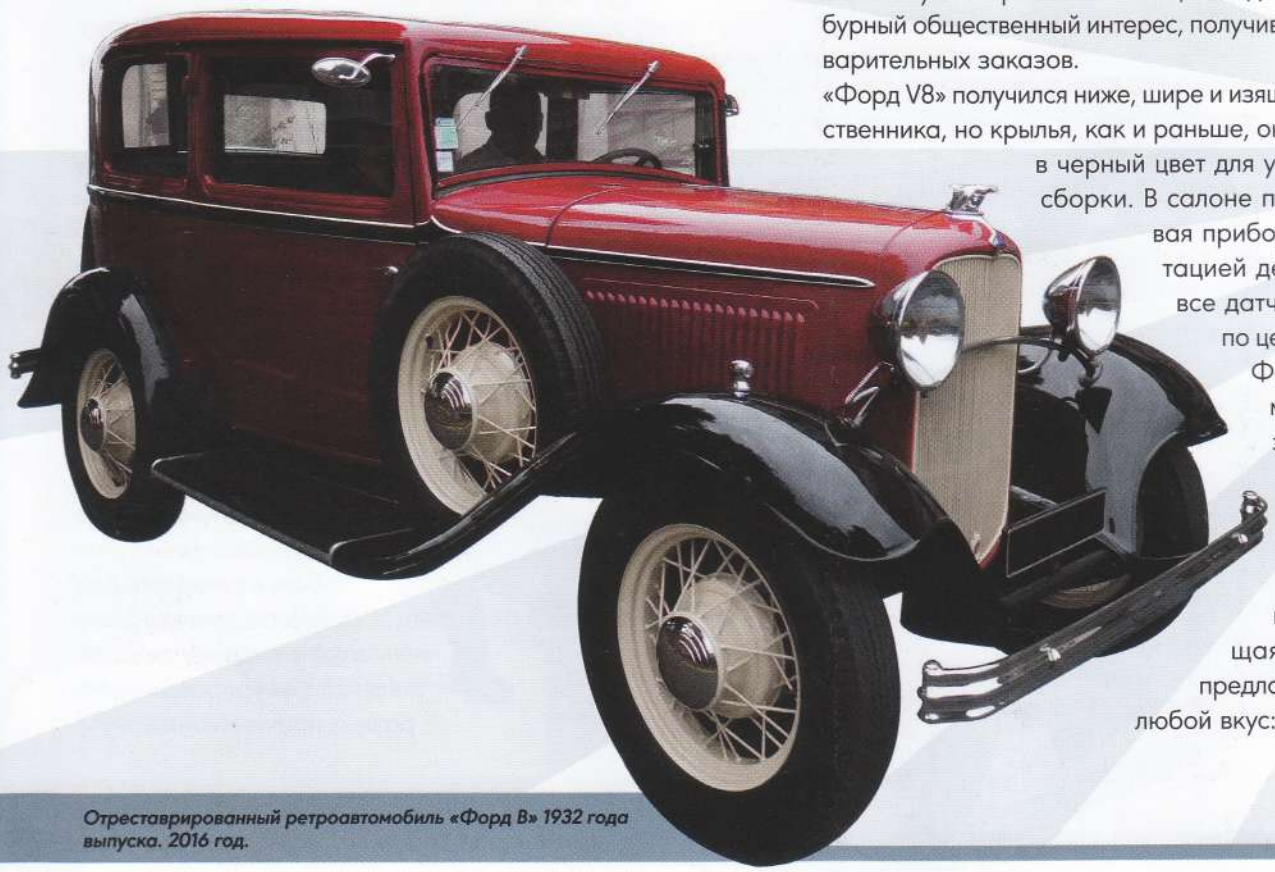
Двигатель V8 1932 года имел плоские чугунные головки блоков цилиндров. Распредвал располагался в блоке, клапаны и выпускная система размещались внутри развала цилиндров. Двигатель отличался такими новшествами, как водяное охлаждение с термостатом, автоматическая регулировка зазоров в клапанах газораспределительного механизма, литой коленчатый вал, с последующим термоупрочнением, однокамерный карбюратор с падающим потоком и подогревом смеси. Объем двигателя составлял 3,6 л, а мощность – 65 л. с.

Автомобиль «Форд V8» на дороге после дождя. Германия. 1930-е годы.

Любимец гангстеров и бутлегеров

Первый восьмицилиндровый «Форд» сошел с конвейера в 1932 году и получил название «Модель 18», где цифра 1 означала номер серии, а 8 – количество цилиндров. На 100 км он расходовал всего 15 л бензина, развивал максимальную скорость 120 км/ч, был динамичным и вызвал бурный общественный интерес, получив более 50 тыс. предварительных заказов.

«Форд V8» получился ниже, шире и изящнее своего предшественника, но крылья, как и раньше, окрашивались только в черный цвет для ускорения процесса сборки. В салоне появилась пластиковая приборная панель с имитацией деревянного шпона; все датчики располагались по центру в одном овале. Форд впервые придумал соединить ключ зажигания с рулевой колонкой, чтобы при извлечении ключа блокировались передние колеса, предотвращая угон. «Форд V8» предлагался с кузовами на любой вкус: 2-местный родстер,



Отреставрированный ретроавтомобиль «Форд B» 1932 года выпуска. 2016 год.

Водитель заправляет грузовик «Форд V8» древесным газом. 1930-е годы.

2-местный кабриолет с откидным сиденьем, фаэтон, седаны Fordor и Tudor, 3- или 5-оконное купе, 2-дверный Convertible Sedan, Sport Coupe с мягким верхом, 4-местное купе Victoria, фургон Delivery, пикап и деревянный Station Wagon. Некоторые из них можно было заказать в двух вариантах отделки: «стандарт» и «делюкс».

В 1933 году чугунная головка блока цилиндров была заменена на алюминиевую, мощность двигателя возросла до 75 л. с., а максимальная скорость – до 140 км/ч. С началом производства V8 на полную мощность годовой объем выпуска моделей «Форд» вырос на 100 тыс. автомобилей, что было немало для трудного 1933 года, но недостаточно, чтобы победить «Шевроле». Однако незаметно и быстро «Форд V8» привлек массу поклонников. Среди них был и гангстер Джон Диллинджер – «враг общества № 1», который хвалил Форда за столь быстрый автомобиль.

В 1934 году двигатель получил новый двухкамерный карбюратор и модернизированный впускной коллектор, что увеличило мощность до 85 л. с. (при 3800 об/мин), а по некоторым данным – даже до 90 л. с. Максимальная скорость возросла до 145 км/ч.

«Форд B» 1935 года («Модель 48») получил обновленный дизайн с небольшими окнами, более элегантной V-образной решеткой радиатора и багажником, утопленным внутрь кузова. Были доработаны рама и задний мост, двигатель оснастили новым распредвалом, улучшилась вентиляция картера. Со времени «Модели T» сохранялись архаичная зависимая подвеска с поперечными листовыми рессорами спереди и сзади и механические тормоза (до 1939 года). Генри Форд был уверен, что чем проще – тем лучше!

Автомобиль «Форд V8 Пилот» (Ford V8 Pilot) 1947 года выпуска. 1940-е годы.

Бонни Паркер и Клайд Берроу на фоне автомобиля «Форд V8». 1930-е годы.

Автомобиль Бонни и Клайда

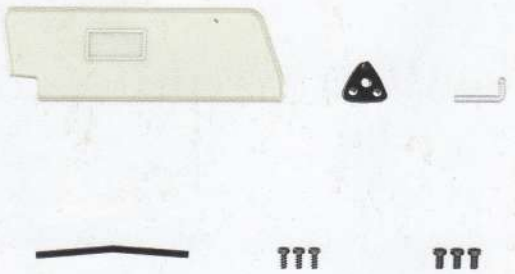
В 1934 году Генри Форд получил письмо, в котором один американец признался, что до сих пор жив только благодаря «Форд V8», и пообещал в дальнейшем угонять исключительно автомобили этой марки. Этим американцем был знаменитый гангстер Клайд Берроу, который вместе со своей любовницей Бонни Паркер действительно отдавал предпочтение автомобилям этой марки. На автомобиле «Форд V8 Делюкс Седан» (Ford V8 Deluxe Sedan) 1934 года они попали в полицейскую засаду. Бонни и Клайд погибли на месте: машину прошили 167 пуль. В таком виде автомобиль сохранился и сейчас выставлен в казино «Примм» в Лас-Вегасе.

Автомобиль «Форд V8» Бонни и Клайда после их захвата. 1934 год.

В НОМЕРЕ 99

- УСТАНОВКА ПРАВОГО КОЗЫРЬКА И ВНУТРЕННЕГО ЗЕРКАЛА ЗАДНЕГО ВИДА
- ПОСЛЕДНЯЯ БРИТАНСКАЯ ЗВЕЗДА «РОВЕР P6 3500»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ПРАВЫЙ СОЛНЦЕЗАЩИТНЫЙ КОЗЫРЕК
- ОСНОВАНИЕ ПОВОРОТНОГО КРОНШТЕЙНА
- ПОВОРОТНЫЙ КРОНШТЕЙН
- ЦЕНТРАЛЬНАЯ ОСЬ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2 © 2020 Ашет Коллекция. © 2020 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!